

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):



BLACK BORDERS

- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

Guided Search
new search
favorites
settings
order
cost
logoff
help

Dynamic Search: Derwent World Patents Index

save as alert...
save strategy only...

Output
Format: Full Record
Output as: Browser
display / send

Modify
select
all none

Records 1 of 1 In full Format

refine search
back to picklist

☐ 1.

9/19/1 DIALOG(R)File 351:Derwent WPI (c) 2004 Thomson Derwent. All rts. reserv.

009822672 **Image available**

WPI Acc No: 1994-102528/ 199413

XRPX Acc No: N94-080017

**Displacement rod for electromechanical bicycle gearing -
couples latter to one lever of parallelogram linkage to provide pivot
movement**

Patent Assignee: FICHTEL & SACHS AG (FICH); SRAM DEUT GMBH (SRAM-N)

Inventor: FEY R; THEIN A

Number of Countries: 001 Number of Patents: 002

Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
DE 4231761	A1	19940324	DE 4231761	A	19920923	199413 B
DE 4231761	C2	20030821	DE 4231761	A	19920923	200357

Priority Applications (No Type Date): DE 4231761 A 19920923

Patent Details:

Patent No	Kind	Lan Pg	Main IPC	Filing Notes
DE 4231761	A1	4	F16H-019/04	
DE 4231761	C2		F16H-019/04	

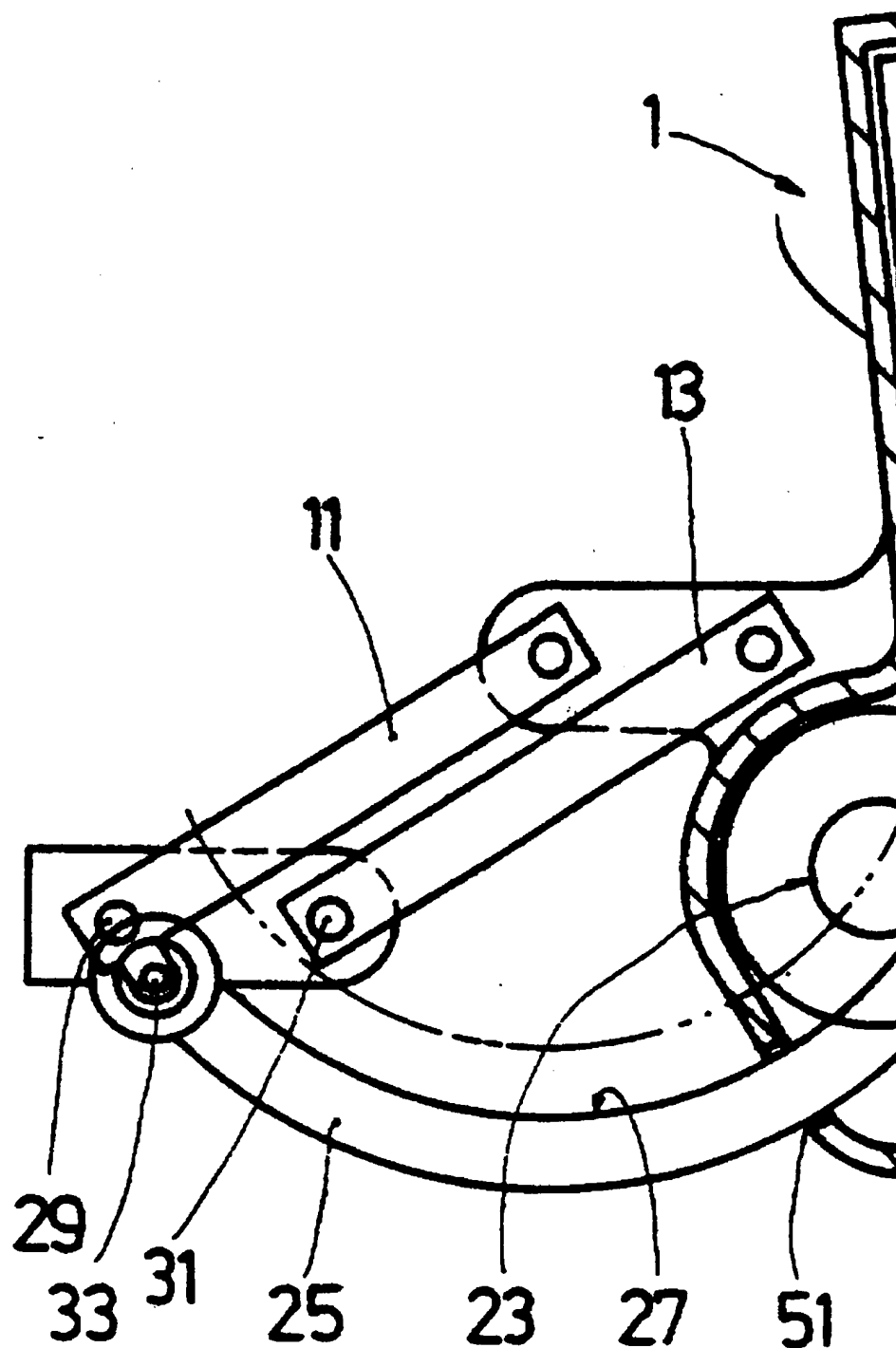
Abstract (Basic): DE 4231761 A

The displacement rod (25) acts as a component of a bicycle gearing having a housing (2) attached to the bicycle frame containing an electric motor (5) and a mechanical gearing (3) coupled to one of two pivot levers (11) via the displacement rod. The pivot levers act as part of a parallelogram linkage, the displacement rod having a curvature with a radius equal to the spacing of the coupling point (33) between the displacement rod and the pivot lever from the linkage point for the two pivot levers.

Pref. the displacement rod fits through a window (51) in the housing having a width which allows limited movement play.

ADVANTAGE - Electric motor and gearing protected from dust. Pivotal movement from rod executed without extending into any space outside this pivot movement path.

Dwg.1/3



Title Terms: DISPLACEMENT; ROD; ELECTROMECHANICAL; BICYCLE; GEAR; COUPLE;
LATTER; ONE; LEVER; PARALLELOGRAM; LINK; PIVOT; MOVEMENT

Derwent Class: Q23; Q64; V06; X21

International Patent Class (Main): F16H-019/04

International Patent Class (Additional): B62M-009/12; H02K-007/10

File Segment: EPI; EngPI

Manual Codes (EPI/S-X): V06-M10; X21-A02



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ Offenlegungsschrift
⑩ DE 4231761 A1

⑤ Int. Cl.³:
F 16 H 19/04
B 62 M 9/12
H 02 K 7/10

⑳ Aktenzeichen: P 4231761.4
㉑ Anmeldetag: 23. 9. 92
㉒ Offenlegungstag: 24. 3. 94

D

~~3/2~~

3

DE 4231761 A1

㉓ Anmelder:
Fichtel & Sachs AG, 97424 Schweinfurt, DE

㉔ Erfinder:
Fey, Rainer, 8720 Schweinfurt, DE; Thein, Albert,
Dipl.-Ing. (FH), 8728 Haßfurt, DE

㉕ Schubstange für Schwenkbewegungen

㉖ Die Erfindung betrifft eine Schubstange als Getriebekomponente zur Erzeugung schwenkender Bewegungen insbesondere für eine elektromechanische Fahrradgangschaltung, die ein am Rahmen befestigtes, einen Elektromotor und ein Untersetzungsgetriebe enthaltendes Gehäuse aufweist, welches mit zwei Schwenkhebeln und einem unteren Gelenkkopf ein Parallelogramm bildet, wobei am unteren Gelenkkopf ein Kettenleitwerk drehbar gelagert ist. Eine solche Schubstange ist als gekrümmtes Hohlradsegment mit Innenverzahnung anzusehen und hat den Vorteil, bei der Verstellung des Parallelogramms keine platzsparenden Relativbewegungen zu verursachen. Die Schubstange verbindet das gekapselte Getriebe mit dem offenliegenden Parallelogramm und ermöglicht durch ihre exakte Bewegung auf einer Kreisbahn eine einseitige Abdichtung in Verbindung mit einem paßgenauen Fenster.

DE 4231761 A1

Die Erfindung betrifft eine Schubstange als Getriebe-
komponente zur direkten Erzeugung schwenkender Be-
wegungen, insbesondere für eine elektromechanische
Fahrrad-Gangschaltung, gemäß dem Oberbegriff des
Anspruchs 1.

Schubstangen als Übertragungselemente von Bewe-
gungen sind bekannt, ebenso solche, die als Zahnstan-
gen ausgebildet sind. Speziell beim Antrieb von
Schwenkhebeln bei Kettenschaltungen und bei moto-
risch angetriebenen Kraftfahrzeugelementen, wie Zen-
tralverriegelungen, Fensterhebern etc., werden teilwei-
se Hebelsysteme verwendet, die, da sie ausschließlich
für die Bewegungsübertragung konstruiert sind, zwar
billig, jedoch platzraubend eingesetzt werden. Auch war
es bisher schwierig, von einem Festpunkt aus elektro-
motorisch Schwenkbewegungen, beispielsweise an ein-
em Parallelogramm einer Kettenschaltung, zu erzeu-
gen, ohne Relativbewegungen in der Hebelmechanik in
Kauf zu nehmen.

Die Aufgabe der Erfindung ist es daher, eine Schub-
stange zu finden, die die Schwenkbewegungen von
Schwenkhebeln ohne äußerliche von der Bewegungs-
richtung abweichende Raumbewegungen von einem
Getriebe antreibbar macht.

Die Lösung der Aufgabe ist im kennzeichnenden Teil
des Anspruchs 1 beschrieben. Als vorteilhaftes Kon-
struktionsdetail bei der als Ausführungsbeispiel heran-
gezogenen Kettenschaltung ergibt sich die Möglichkeit,
das gekapselte Getriebe mit dem frei liegenden Paralle-
logramm über die besagte Schubstange in der Weise zu
verbinden, daß nur geringe Mittel erforderlich sind, das
gekapselte Getriebe am Austrittsfenster im Gehäuse für
die Schubstange während ihrer Bewegung gegen
Schmutz abzudichten.

Da die gekrümmte Schubstange als Hohlradsegment
mit einem nicht vorhandenen Drehpunkt, also als Ge-
triebeelement anzusehen ist, ergibt sich eine Einsparung
an Teilen im Untersetzungsgetriebe und die Möglich-
keit der weiteren Miniaturisierung des Getriebes, was
bei Fahrradkomponenten von Bedeutung ist.

Weitere vorteilhafte Merkmale hinsichtlich der funk-
tionsbestimmenden Ausgestaltung sind in den Unteran-
sprüchen beschrieben.

Die Erfindung wird nachstehend anhand eines mit
Skizzen veranschaulichten Ausführungsbeispiels einer
elektromechanisch verstellbaren Kettenschaltung für
Fahrräder veranschaulicht. Es zeigen:

Fig. 1 eine Skizze mit dem geöffneten Gehäuse für
den elektromechanischen Antrieb und die Elemente für
die Steuerung des Parallelogramms einer Kettenschal-
tung;

Fig. 2 den Antrieb gemäß Fig. 1 mit einer Stellung des
Parallelogramms in der gegenüberliegenden Extrempo-
sition;

Fig. 3 eine Schubstange mit modifizierten Anschlag-
verhältnissen.

Für einen elektromechanischen Antrieb 1, beispiels-
weise einer Kettenschaltung, ist ein Gehäuse 2 vorgese-
hen, welches über ein Gelenk 9 direkt oder aber über
eine Lasche 4 mit dem hier nicht veranschaulichten
Fahrradrahmen verbunden ist. Dieses Gehäuse 2 ist bei-
spielsweise mit einem hier nicht gezeigten Deckel ver-
schließbar und beinhaltet einen Elektromotor 5 und ein
Getriebe 3, das aus einem Antriebsritzel 7, einem Ge-
trieberad 21, einem Antriebsrad 23 und schließlich aus
einer Schubstange 25 mit einer Verzahnung 27 besteht.

Das Gehäuse 2 weist einen Fortsatz 6 auf, auf dem zwei
Schwenkhebel 11 und 13 mit Gelenken 17 und 19
schwenkbar gelagert sind. Die Schwenkhebel 11 und 13
bilden zusammen mit dem Fortsatz 6 und einem unteren
Gelenkkopf 15, mit welchem diese Schwenkhebel 11
und 13 über Gelenke 29 und 31 verbunden sind, ein an
sich bekanntes Parallelogramm.

Das Getriebe 3 ist mit einem der beiden Schwenkhe-
bel — hier 11 — über die Schubstange 25 verbunden,
welche in der Nähe des Gelenkes 29 am unteren Ge-
lenkkopf 15 eine Koppelstelle 33 aufweist, die durch
eine mit der Schubstange 25 verbundene Koppelbuchse
35 in Gelenkform ausgebildet ist. Die Konturen der
Schubstange weisen Krümmungen mit Radien auf, de-
ren gemeinsamer Mittelpunkt das Gelenk 17 darstellt.
Innerhalb des Getriebes 3 ist die Lage der Schubstange
25 dadurch definiert, daß diese mit dem Rücken auf
einem Gegenlager 37 abrollt, während sie auf der kon-
kaven Seite mit ihrer Verzahnung 27 am Antriebsrad 23
festgehalten wird. Wird der Elektromotor 5 bestromt, so
dreht sich mit seinem Antriebsritzel 2 auch das mit die-
sem über Schneckenverzahnung verbundene Getriebe-
rad 21 und das mit diesem starr verbundene Antriebsrad
9, wodurch sich die Schubstange 25 langsam zwischen
dem Antriebsrad 23 und dem Gegenlager 37 hindurch-
bewegt. Sie tut dies solange, wie der Motor läuft, längs-
tens aber bis die Nase 4 gegen den Anschlag 47 oder
gegen das Gegenlager 37 anläuft. Die Anschläge 37 und
41 können zum Zwecke der Justierung der Schaltung
verstellbar sein, wodurch es möglich wird, ein mit dem
unteren Gelenkkopf 15 verbundenes Kettenleitwerk 39
so zu justieren, daß die Kette genau zwischen dem größ-
ten und dem kleinsten Zahnkranz des hier nicht darge-
stellten Zahnkranzpaketes an der Hinterradnabe hin
und her umwerfbar ist. Der Elektromotor 5 arbeitet als
Schrittmotor und stoppt in jeder gewünschten Stellung,
wodurch sich die vom Fahrer beispielsweise durch
Knopfdruck gewählten Gänge einstellen.

Die Koppelstelle 33 kann an jeder beliebigen Stelle
des Schwenkhebels 11 angeordnet sein; die Funktion
des Antriebs hinsichtlich der Größe der Schaltschritte
und der übertragbaren Kräfte wird aber um so besser, je
größer der Abstand der Koppelstelle 33 vom Gelenk 17
ist. Dies bedeutet auch einen größeren Krümmungsradi-
us der Schubstange 25 und dadurch eine höhere Unter-
setzung im Getriebe 3. Innerhalb des Bewegungsspiel-
raumes ragt die Schubstange 25 nur so weit aus einem
Fenster 51 im Gehäuse 2 heraus, wie es aufgrund der
jeweiligen Parallelogrammstellung notwendig ist.
Durch die hohe Übersetzung des selbsthemmenden Ge-
triebes 3 kann durch zeitlich definierte Laufdauer des
Motors die jeweils für den gewünschten Gang erforder-
liche Stellung des unteren Gelenkkopfes 15 angefahren
werden. Mit diesem ist das vorerwähnte Kettenleitwerk
39 über ein Gelenk 49 in an sich bekannter Weise ver-
bunden, wobei das Gelenk 39 eine hier nicht gezeigte
Feder enthält, die zum Spannen der hier ebenfalls nicht
gezeigten Antriebskette das Kettenleitwerk 39 ver-
dreht.

Eine Ausführungsvariante gemäß Fig. 3 steht für die
übrigen Ausführungsvarianten, die sich von den in den
Fig. 1 und 2 dargestellten Endanschlüssen unterscheiden.
Hier wird innerhalb des Getriebes 3 ein gehäusefester
Anschlagbolzen 43 angebracht, der mit einem in den
Radien der Schubstange 25 ausgeführten Langloch 45
zusammenwirkt und in den Extremstellungen je einen
Anschlag ermöglicht. Der Anschlagbolzen 43 durch-
greift im gezeigten Beispiel gemäß Fig. 3 die Schubstan-

ge 25 und ist erforderlichenfalls in seiner Lage verstellbar, wodurch sich die bereits vorher beschriebene Justierung des Kettenleitwerkes 39 zum Zahnkranzpaket darstellen läßt.

Patentansprüche

5

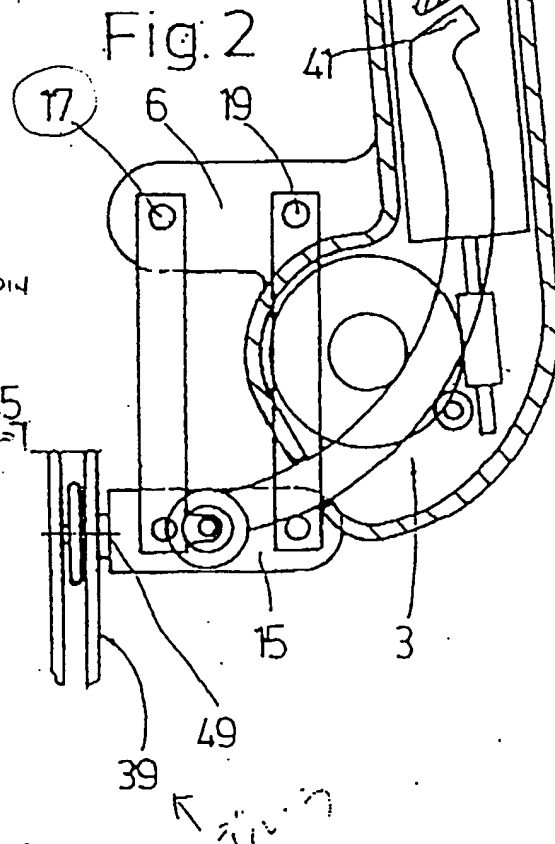
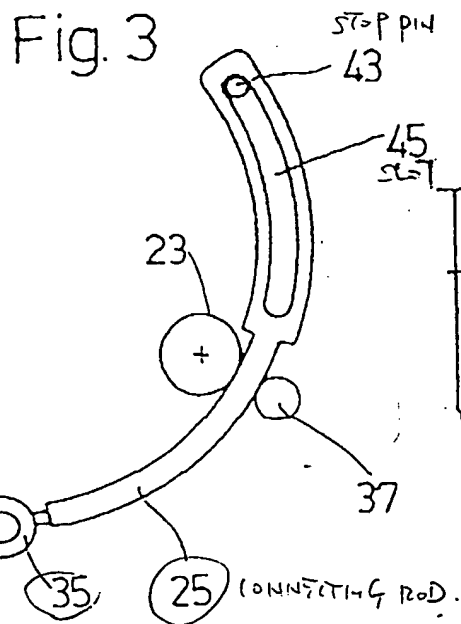
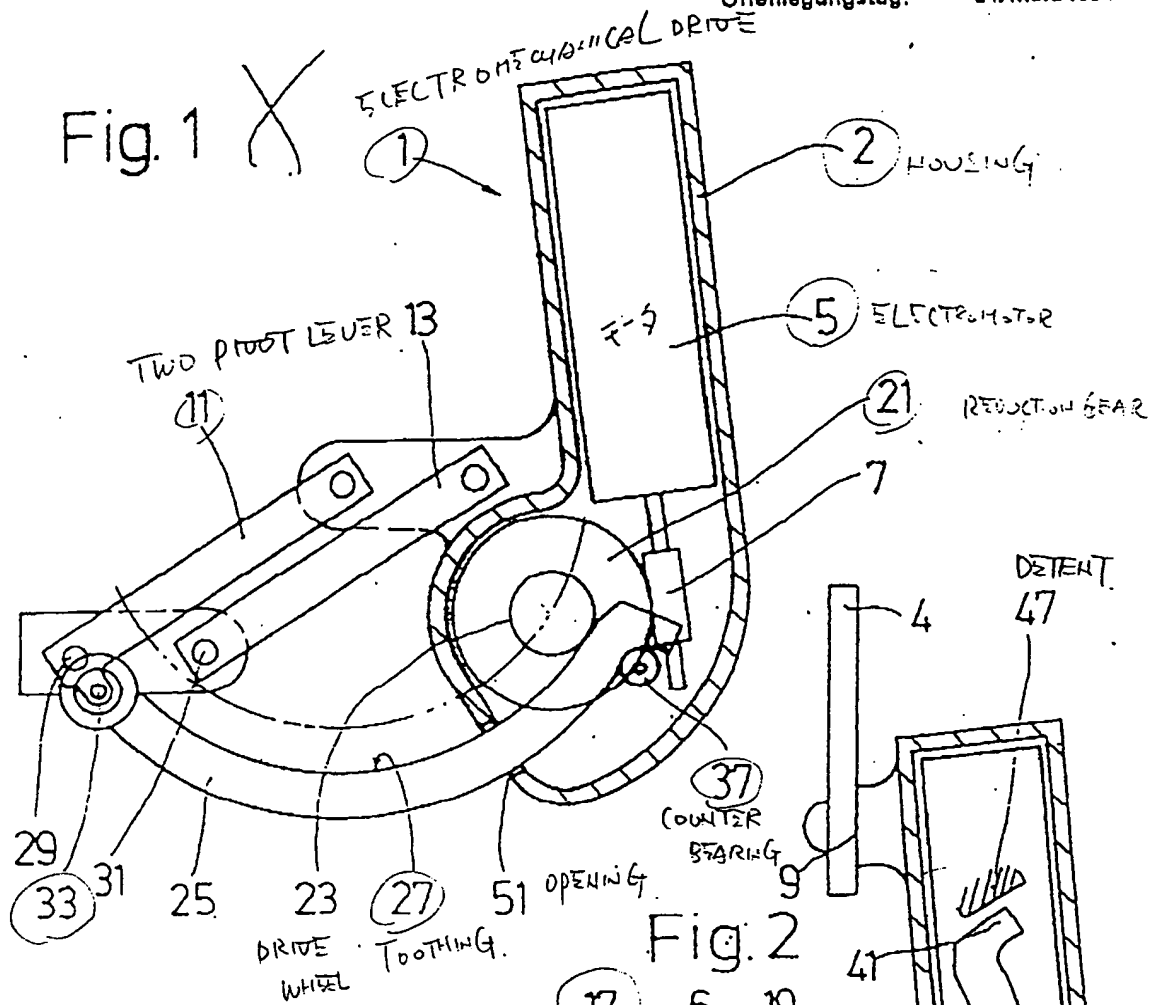
1. Schubstange als Getriebekomponente zur Erzeugung schwenkender Bewegungen, insbesondere für eine elektromechanische Fahrrad-Gangschaltung, die ein am Rahmen befestigtes, einen Elektromotor und ein Untersetzungsgetriebe enthaltendes Gehäuse aufweist, welches mit zwei Schwenkhebeln und einem unteren Gelenkkopf ein Parallelogramm bildet, wobei am unteren Gelenkkopf ein Kettenleitwerk drehbar gelagert ist, dadurch gekennzeichnet, daß eine Schubstange (25) den elektromechanischen Antrieb (1) mit einem der beiden Schwenkhebel (11) des Parallelogramms verbindet und eine Krümmung aufweist, deren Radius dem Abstand vom Gelenk (17) zur Koppelstelle (33) entspricht. 10 15 20
2. Schubstange nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der elektromotorische Antrieb (1) in einem Gehäuse (2) angeordnet ist, welches im wesentlichen staub- und schmutzdicht verschließbar ist, und welches ein Fenster (51) für die Schubstange (25) aufweist, das der Stärke der Schubstange (25) zuzüglich eines Bewegungsspiels entspricht. 25
3. Schubstange nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Schubstange (25) eine Verzahnung (27) aufweist, die mit einem Antriebsrad (23) zusammenwirkt. 30
4. Schubstange nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Schubstange (25) durch ein Gegenlager (37) in Verbindung mit dem Antriebsrad (23) und der Koppelstelle (33) als Segment eines Getrieberades wirkt. 35
5. Schubstange nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Koppelstelle (33) über die Koppelbuchse (35) als Gelenk ausgebildet ist, welches theoretisch keine Winkelbewegung durchläuft. 40
6. Schubstange nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Koppelstelle (33) den Schwenkhebel (11) und die Schubstange (25) starr verbindet. 45
7. Schubstange nach den Ansprüchen 5 und 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Schwenkhebel (11) und die Schubstange (25) einteilig ausgebildet sind.
8. Schubstange nach den Ansprüchen 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Schubstange (25) im Inneren des Gehäuses (2) in ihrem Hub durch eine Nase (21) begrenzt wird, die einmal gegen einen Anschlag (47) und einmal gegen das Gegenlager (37) anläuft. 50 55
9. Schubstange nach den Ansprüchen 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Schubstange (25) ein Langloch (45) aufweist, welches ein Anschlagbolzen (43) durchgreift und so die beiden Extremstellungen der Schubstange (25) festlegt. 60

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

ZEICHNUNGEN SEITE 1

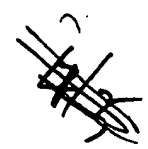
Number:
Int. Cl. 5:
Offenlegungstag:

DE 42 31 761 A1
F 16 H 19/04
24. März 1994



10.07.1996

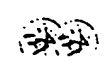
Sachs Patent Application DE 42 31 761 A1
Our reference No.: 3724' 002
Subj.: Your fax dtd. July 9, 1996
item 3 - translation of the claims



Translation

Patent Claims

1. Connecting rod as gear component for generating pivotal movements, particularly employed in an electromechanical bicycle gear shift, comprising a housing connected to the frame, the housing being equipped with an electromotor and a reduction gear and forming a parallelogram by means of two pivot levers and a lower joint head, whereby a chain-guide mechanism is pivotally arranged at the lower joint head, characterized in that a connecting rod (25) connects the electromechanical drive (1) to one of the two pivot levers (11) of the parallelogram and having a curvature whose radius corresponds to the distance from the joint (17) to the transfer position (33).
2. Connecting rod according to claim 1, characterized in that the electromotive drive (1) is arranged in a housing (2) which is essentially tightly sealable against dust and contamination, comprising a window (opening) (51) for the connecting rod (25) corresponding to the size of connecting rod (25) plus a relevant clearance of motion.
3. Connecting rod according to claims 1 and 2 characterized in that the connecting rod (25) has a toothing (27) coacting with a drive wheel (23).
4. Connecting rod according to claims 1 to 3, characterized in that the connecting rod (25) coacts by means of a counter bearing (37) in combination with the drive wheel (23) and transfer position (33) as a segment of a gear wheel.
5. Connecting rod according to claims 1 to 4, characterized in that the transfer position (33) forms a joint by means of the connecting sleeve (35) which theoretically does not pass through an angular movement.
6. Connecting rod according to claim 1, characterized in that the transfer position (33) rigidly connects the pivot lever (11) and the connecting rod (25).





7. Connecting rod according to claims 5 and 6, characterized in that the pivot lever (11) and the connecting rod (23) form a solid (one-part) embodiment.
8. Connecting rod according to claims 1 to 7, characterized in that the connecting rod (25) disposed in the interior of housing (2) is restricted with reference to its stroke by a nose (21), moving first against a detent (47) and second against the counter bearing (37).
9. Connecting rod according to claims 1 to 8, characterized in that the connecting rod (25) comprises a slot (45) being penetrated by a stop pin (43) thus determining each of the two extreme positions of the connecting rod (25).